Das Widerrufsrecht des Versenders beim Speditionsvertrage.

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Gerhard F. Weber

aus Hamburg

Rechtsanwalt in Hamburg.

Approbiert am 20. Januar 1908.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1908.

130

Referent: Univ.-Professor Dr. **Sehling.**

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Erster Abschnitt.

§ 1. Einleitung 1

Zweiter Abschnitt.

Erster Teil.

Die juristische Natur des Speditionsgeschäftes und seines Widerrufes.

§ 2. a) Die juristische Natur des Speditionsgeschäftes 4
§ 3. b) Die juristische Natur des Widerrufes 12

Zweiter Teil.

Die Ausübung des Widerrufsrechtes durch den Versender.

a) Voraussetzungen.
§ 4. 1. Das Vorliegen eines gültigen Speditionsvertrages . . 13
2. Bis wann ist der Speditionsauftrag widerruflich?
§ 5. α) Beim reinen Speditionsgeschäft 14
§ 6. β) Beim Selbsteintritt des Spediteurs und in ähnlichen Fällen (§§ 412, 413 HGB.) 27
§ 7. γ) In einem besonderen Falle 30
§ 8. b) Der Widerruf selber 37
c) Die Folgen des Widerrufs.
§ 9. 1. Auf seiten des Versenders 38
§ 10. 2. Auf seiten des Spediteurs 40

Dritter Abschnitt.

§ 11. Schluß 45

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542704_0133

Literaturverzeichnis.

Burchard, Das Recht der Spedition. Stuttgart 1894.

Cosack, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. 4. Aufl. Jena 1904.

Das Recht. 1904.

Denkschrift zu dem Entwurfe eines Handelsgesetzbuches und Einführungsgesetzes. Berlin 1897.

Düringer-Hachenburg, Das Handelsgesetzbuch v. 10. 5. 1897 mit Ausschluß des Seerechts. 1899—1905.

Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. Bd. 14.

Entscheidungen des Bundes-Reichsoberhandelsgerichts. Stuttgart.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. Bd. 13, 14, 38, 53, 60.

Hanseatische Gerichtszeitung. 1889, 1894, 1899, 1903, 1904. Hamburg.

Juristische Wochenschrift. 1905.

Juristische Zeitschrift für das Reichsland Elsaß-Lothringen. Bd. 29.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. I und II. Berlin 1901/02.

Leonhard, Vertretung bei Fahrniserwerb. Leipzig 1899.

Lutz, Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs. Würzburg.

Makower, Das allgemeine deutsche Handelsgesetzbuch. 13. Aufl. Berlin 1906.

Meyer, Der Spediteur und seine Pflichten. Leipziger Dissertation. Borna-Leipzig 1903.

Planck, Das Bürgerliche Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz Sachenrecht. 3. Aufl. Berlin 1906.

Regelsberger, über Besitzerwerb durch Mittelspersonen. In Iherings Jahrbüchern Bd. 44. Jena 1902.

Sammlung der Erkenntnisse und Entscheidungsgründe des Oberappellationsgerichts Lübeck in hamburgischen Rechtssachen. Bd. 2.

Seuckpiehl, Das Speditionsgeschäft nach deutschem Recht. 1907.

Staub, Kommentar zum allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch. II. 8. Aufl. Berlin 1907.

Voigt, Neues Archiv für Handelsrecht. Bd. 4. Hamburg 1858—1866.

Zeitschrift für Handelsrecht. Bd. 40.

Die Abkürzungen entsprechen den „Vorschlägen des Deutschen Juristentags für die Art der Anführung von Rechtsquellen, Entscheidungen und wissenschaftlichen Werken" (Berlin 1905. Guttentagsche Verlagsbuchhandlung).

Erster Abschnitt.

§ 1.

Einleitung.

Das vorwärts drängende Verkehrsleben, das auf eine immer schnellere und immer sicherere Beförderungsmöglichkeit von Personen und Gütern von Ort zu Ort hinarbeitet, hat im Kaufmannsgewerbe einen Berufszweig hervorgerufen, der es sich zur Aufgabe macht, die Beförderung eines Gutes für den Auftraggeber unter Wahrnehmung dessen Interessen zu veranlassen und zu überwachen. Es ist dies der Beruf des Spediteurs, der nicht selbst als Frachtführer die Beförderung ausführt, sondern nur als Mittelsperson zwischen seinen Auftraggeber, den Versender, und den Frachtführer oder Verfrachter tritt, und zwar nicht lediglich als Vermittler, der nach der Vermittlung wieder ausscheidet, wie etwa ein Makler oder dergleichen, sondern als Selbstkontrahent: der Spediteur übernimmt es, die Versendung des Gutes in eigenem Namen, nur für Rechnung des Versenders, also selbständig zu besorgen.

Das Bedürfnis für eine derartige Mittelsperson wurde hervorgerufen durch die wirtschaftlichen und bisweilen auch durch die örtlichen Verhältnisse, nach denen sich der Versender zu richten hatte. Wer eine Ware versenden will, muß einen

Frachtvertrag abschließen. Hier tritt nun zunächst die Wahl an den Versender heran, ob er zu Lande oder zu Wasser versenden will. Aber auch wenn er hier das Vorteilhafteste gefunden hat, muß er weiter ausfindig machen, bei welchem Frachtführer, bei welchem Verfrachter er am sichersten fährt und am billigsten davon kommt. Er muß zu diesem Zwecke über die Tüchtigkeit der einzelnen in Frage kommenden Personen oder Firmen orientiert sein und muß sich bekannt machen oder vertraut sein mit dem Frachtenmarkt, der infolge der Konkurrenz stetigen Schwankungen unterworfen ist. Oder aber: wenn dies alles zur Zufriedenheit erledigt ist, kann die Schwierigkeit auftauchen, daß die Ware von dem ausgewählten Frachtführer nur bis zu einem Zwischenplatze befördert werden kann. Alsdann entstehen hinsichtlich der Schließung eines neuen Frachtvertrages an diesem Zwischenplatze dieselben Schwierigkeiten, oft noch größere, als an dem Wohnorte des Versenders.

Aller dieser Schwierigkeiten überhebt den Versender der Spediteur: er wählt die Frachtführer oder Verfrachter und an etwaigen Zwischenplätzen die Zwischenspediteure mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes aus.[1]) Der Versender hat also nichts anderes zu tun, als dem Spediteur das Gut zu übergeben und nachher dessen Rechnung zu bezahlen. Alles übrige erledigt der Spediteur im eigenen Namen vermöge seiner durch die Praxis erworbenen Kenntnisse der wirtschaftlichen und örtlichen Verhältnisse.

Jedoch hat das Speditionsgeschäft wieder den einen — scheinbaren — Nachteil für den Versender, daß nicht er, sondern der Spediteur Kontrahent des Frachtführers oder Verfrachters wird, daß nicht er den Frachtvertrag nachträglich beeinflussen

---

[1]) § 408 HGB.

oder gar rückgängig machen kann, sondern nur der, der ihn geschlossen hat, der Spediteur. Und doch hat der Versender ein großes Interesse daran, jederzeit in den Frachtvertrag eingreifen zu können. So z. B. ein Versender, der seinen Wohnsitz verändern will und dieserhalb seine Möbel einem Spediteur zum Transport nach dem neuen Wohnort übergibt, nachträglich aber, wo die Möbel schon unterwegs sind, seinen Entschluß ändert und am Platze wohnen bleiben will. Oder ein Fabrikant, der ein neues geheimes, noch nicht patentiertes Erzeugnis mit Hilfe eines Spediteurs einer Vertrauensperson zur Begutachtung übersendet, nachträglich aber erfährt, daß diese Person das Vertrauen mißbrauchen will. Oder ein Kaufmann, der an einen, wie sich später herausstellt, kreditunwürdigen Käufer auf Kredit verkauft hat. Oder endlich ein Kaufmann, dessen Käufer nach Abgang des Gutes in Konkurs gerät.

In allen diesen Fällen liegt ein praktisches Bedürfnis vor, dem Versender ein Recht des Eingreifens in den Frachtvertrag auf irgend eine Art und Weise zu gewähren.

In dem letztgenannten Falle des Konkurses des Käufers wird dem Versender ein weitgehendes Verfolgungsrecht durch § 44 KO. eingeräumt, das an genau bestimmte Voraussetzungen geknüpft ist. In den anderen Fällen kann der Versender seinen Willen aber nur dadurch kund tun, daß er dem Spediteur gegenüber den Speditionsauftrag widerruft.

Aber nicht allein dann muß dem Versender ein Widerruf zustehen, wenn er in den Frachtvertrag eingreifen will, sondern auch dann, wenn ein Frachtvertrag noch gar nicht geschlossen ist.

Mit der Frage eines solchen Widerrufsrechtes des Versenders beim Speditionsvertrage will die vorliegende Abhandlung sich beschäftigen.

Zweiter Abschnitt.

Erster Teil.

Die juristische Natur des Speditionsgeschäftes und seines Widerrufs.

§ 2.

a) Die juristische Natur des Speditionsgeschäftes.

Das Handelsgesetzbuch bestimmt im § 407: „Spediteur ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer oder durch Verfrachter von Seeschiffen für Rechnung eines anderen (des Versenders) in eigenem Namen zu besorgen". Die sodann folgenden Bestimmungen des mit „Speditionsgeschäft" überschriebenen Abschn. 4. handeln lediglich von den Rechten und Pflichten des Spediteurs und des Versenders. Die Fragen, auf welche Art ein Speditionsgeschäft geschlossen und wieder aufgehoben wird, sind in diesem Abschnitt nicht geregelt; vielmehr sind diese nach den allgemein geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches bezw. des Bürgerlichen Gesetzbuches zu beurteilen. Um also die juristische Konstruktion eines Widerrufsrechtes bei Speditionsverträgen nachzuweisen, müssen wir auf die einschlägigen Bestimmungen unserer Hauptgesetzbücher zurückgreifen und zunächst einmal

feststellen welche Bestimmungen, welches Gesetzes hier in Betracht kommen.

Das Speditionsgeschäft ist zweifellos ein zweiseitiges Rechtsgeschäft, ein beiderseitiges Schuldverhältnis: durch Eingehen eines Speditionsvertrages nehmen Versender und Spediteur Pflichten auf sich, der Versender in erster Linie zur Zahlung der Provision, der Spediteur in erster Linie zum Abschluß des Frachtvertrages und Ausführung der Versendung durch Frachtführer oder Verfrachter (§ 408 HGB.). Die Frage, welche Art von Schuldverhältnis vorliegt, ist nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch zu untersuchen, das in seinem II. Buch von den Schuldverhältnissen handelt.

Unter welches der im Bürgerlichen Gesetzbuch aufgeführten Schuldverhältnisse ist das Speditionsgeschäft zu subsumieren? In Betracht kommen Dienstvertrag und Werkvertrag, und zwar, da der Speditionsvertrag eine Geschäftsbesorgung zum Gegenstande hat, mit der Maßgabe des § 675 BGB., nach dem auf einen derartigen Dienst- oder Werkvertrag vereinzelte Bestimmungen über den Auftrag Platz greifen.

Ist der Speditionsvertrag nun ein Dienstvertrag oder ein Werkvertrag?

Es sei von vornherein darauf hingewiesen, daß die Beantwortung dieser Frage nicht ganz einfach ist, wie denn überhaupt die Grenze zwischen Dienst- und Werkvertrag fließend erscheint. So bildet denn auch unsere Frage den Gegenstand eines heftigen, bisher in der Praxis noch nicht endgültig und zweifelsfrei entschiedenen Streites.[1])

[1]) vgl. für denselben Streit beim Kommissionsgeschäft RG. 53, 371 und Recht 1904 S. 227, die die Frage unentschieden lassen, ferner die einen Dienstvertrag annehmenden Entscheidungen JurW. 1905 20, 1, 7; Els.-Lothr. Zeitschr. 29, 195 u. a.

Gegenstand eines Werkvertrages ist die Herbeiführung eines Erfolges (§ 631, 2 BGB.). Gegenstand eines Dienstvertrages sind Dienste jeder Art (§ 611, 2 BGB.). Hierbei ist aber zu beachten, daß der Erfolg eines Werkvertrages in der Regel dadurch herbeigeführt wird, daß der Verpflichtete seine Kräfte in den Dienst des Berechtigten stellt, während ebenso beim Dienstvertrage der Berechtigte die Dienste des Verpflichteten in Anspruch nimmt mit der Absicht, hierdurch einen Erfolg zu zeitigen: beispielsweise nimmt beim Werkvertrag auf Errichtung eines Hauses der Bauherr die Dienste des Maurermeisters in Anspruch, während beim Gesindedienstvertrag der Dienstherr die Dienste des Dienstboten benutzt, um dadurch den Erfolg der Bequemlichkeit, der Reinlichkeit im Haushalt usw. zu erzielen. Trotzdem wird aber hier beim Hausbau nicht vom Dienstvertrag, beim Gesindedienstvertrag nicht vom Werkvertrag gesprochen werden können: beim ersteren ist die Hauptsache die Herstellung des Baues, beim letzteren die dauernde Dienstbereitschaft. Doch können die Grenzen noch näher aneinander heranrücken, so daß es fraglich wird, was die Hauptsache des Vertrages wird: der Erfolg oder die Dienste. Und das ist gerade bei solchen Verträgen, wie dem Speditionsvertrag, der Fall, wo es sich um eine Geschäftsbesorgung handelt.

Es verlohnt sich deshalb, auf die Beweggründe einzugehen, die den Versender zum Abschluß eines Speditionsvertrages bestimmen, um aus diesen herauszufinden, was für den Versender die Hauptsache bildet: der Erfolg oder die Dienste des Spediteurs.

Auf den ersten Blick erscheint es, als sei der einzige Beweggrund des Versenders der, eine Versendung der Ware, den Abschluß eines Frachtvertrages herbeizuführen. Diese

Ansicht [2]) träfe jedoch in allen Fällen dann lediglich zu, wenn der Versender gar nicht in der Lage wäre, ohne den Spediteur die Versendung der Ware auszuführen, wenn er sich des Spediteurs auf alle Fälle bedienen müßte. Dem ist aber nicht so. Der Versender kann sehr wohl selbständig mit dem Frachtführer oder dem Verfrachter seine Frachtverträge abschließen und alles, was dazu erforderlich ist, wie Zolldeklarationen usw. selbst erledigen. Warum bedient er sich nun des Spediteurs? Nicht, weil er die Versendung nicht selbst bewerkstelligen kann, sondern weil er es — in erster Linie aus (sit venia verbo) Bequemlichkeitsrücksichten — nicht will. Zu einer Güterversendung gehört im praktischen Leben nicht allein der Frachtvertrag, sondern es kommen, wie schon in der Einleitung (§ 1) gesagt, noch mancherlei Erfordernisse hinzu: der Versender muß beispielsweise unter Umständen Zolldeklarationen aufstellen, Ausfuhrscheine ausschreiben, er muß den Frachtenmarkt kennen, um günstig abzuschließen. Er muß, falls der Frachtführer das Gut nicht bis zum Bestimmungsort schaffen kann, am Zwischenplatze einen neuen Frachtvertrag schließen, muß auch hier mit den Verhältnissen vertraut sein, um nicht übervorteilt zu werden, er muß für eine genaue Ausstellung des Frachtbriefes Sorge tragen, und mancherlei mehr. Hier setzt der Spediteur ein. „Der Spediteur hat die Versendung, insbesondere die Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes auszuführen“ (§ 408 HGB.). Der Versender bedient sich also des Spediteurs, damit dieser die Versendung herbeiführe, und zwar, was die Hauptsache ist,

[2]) vgl. Düringer-Hachenburg S. 447; Lehmann-Ring § 407, 12.

damit der Spediteur hierbei „die Interessen des Versenders wahrnehme“ (§ 408 HGB., zweiter Halbsatz). Der Spediteur stellt also seine Kenntnisse der Verhältnisse, des Frachtenmarktes und der Brauchbarkeit einzelner Frachtführer dem Versender zur Verfügung, um dadurch den Interessen des Versenders zu dienen. Und dieser Punkt ist m. E. die Hauptsache beim Speditionsgeschäft: daß der Versender sich die Kenntnisse und die praktische Erfahrung des Spediteurs vertraglich zu Nutzen macht. Er bezeugt dem Spediteur durch Erteilung des Speditionsauftrages ein Vertrauen, das auch dadurch seinen Ausdruck findet, daß der Spediteur nicht einfache Mittelsperson zwischen Versender und Frachtführer wird, sondern daß der Versender dem Spediteur die Stellung des dominus des Frachtvertrages mit allen aus dieser Stellung sich ergebenden Konsequenzen überläßt: der Spediteur stellt den Frachtbrief im eigenen Namen aus und wird und bleibt allein Gegenkontrahent des Frachtführers, der über die Person des Versenders keinen Aufschluß zu verlangen berechtigt ist.

U. E. bildet daher der Speditionsvertrag nicht einen Werkvertrag, sondern einen Dienstvertrag im Sinne des § 627 BGB.: es handelt sich um Dienste höherer Art, die auf Grund besonderen Vertrauens übertragen zu werden pflegen. Mit dieser Ansicht schließen wir uns bedeutenden Autoren, wie Staub,[3] Goldmann[4] usw. an.[5][6]

Es sei nunmehr bemerkt, daß diese Deduktion auch den Absichten des Gesetzgebers selbst entspricht. In der Denkschrift

[3] § 407, 3.

[4] § 407 Anm. 1a.

[5] vgl. ferner Burchard, Egers Eisenbahnr. Entsch. A. 14, 193.

[6] A. A. Düringer-Hachenburg S. 447; Makower § 407 I; Lehmann-Ring S. 407, 12.

zum Entwurf des Handelsgesetzbuches wird beim Speditionsgeschäft ausgeführt, daß der Entwurf das Speditionsgeschäft als eine selbständige, ihrer rechtlichen Natur nach auf der gleichen Grundlage wie das Speditionsgeschäft beruhende Geschäftsart behandelt.[7] Beim Kommissionsgeschäft aber wird dargetan, daß für dieses im allgemeinen die Grundlagen des Dienstvertrages maßgebend sind.[8] Weshalb sollte man da sich mit den Absichten des Gesetzgebers in direkten Widerspruch setzen?

Noch auf einen Punkt sei hingewiesen. Wenn wir uns der Ansicht derer anschlössen, die den Spedition svertrag für einen Werkvertrag halten, so müßten wir auch folgerichtig annehmen, daß mit Erreichung des „Erfolges" (§ 631, 2 BGB.) das Vertragsverhältnis erfüllt sei, d. h. beim Speditionsgeschäft mit dem Abschluß des Frachtvertrages und der Auslieferung der Waren an den Frachtführer. Man kann wohl mit Staub[9] sagen, daß mit dem Abschluß des Frachtvertrages ein wesentlicher Teil der Dienstleistungen des Spediteurs beendigt ist, doch damit noch nicht der ganze Speditionsvertrag. Nach dem oben Gesagten hat der Spediteur seine Dienste dem Versender zur Verfügung gestellt, aber diese Dienste bestehen ja außer im Abschluß des Frachtvertrages auch in der Wahrnehmung des Interesses des Versenders, und dieses Interesse hat der Spediteur wahrzunehmen bis zur Erledigung des Frachtvertrages. Wie ließe sich sonst die Stellung des Spediteurs als dominus des Frachtvertrages rechtfertigen, in den der Versender ohne durch die Person des

---

[7] S. 117, III.
[8] S. 112.
[9] § 407, 19.

Spediteurs gar nicht eingreifen kann? Wie sollten die Dienstleistungen des Spediteurs beendigt sein in einer Zeit, wo der Erfolg einer allerdings wesentlichen Dienstleistung noch schwebt, wo sich gerade die Bedeutung der eigenartigen Stellung des Spediteurs zeigen soll, daß er im eigenen Namen den Frachtvertrag abgeschlossen hat und nicht im Namen des Versenders als einfache Mittelsperson, die als solche nach Abschluß des Frachtvertrages ausscheiden würde: Gerade daran, daß der Spediteur nicht ausscheidet, sondern als dominus des Frachtvertrages im kontraktlichen Verbande bleibt, folgert, daß dieser Verband noch nicht gelöst ist. Es sind ja auch mit Abschluß des Frachtvertrages die Pflichten des Spediteurs nicht erledigt: seine Verantwortlichkeit ist noch nicht beendigt.[10]) Vielmehr bleibt er dem Versender verpflichtet, bis die Ware in die Hände des Empfängers gelangt ist, oder bis, falls dieser die Annahme verweigert, der Frachtführer das Gut berechtigterweise hinterlegt und der Spediteur dem Empfänger hiervon Mitteilung gemacht hat.[11]) Auch hat er beispielsweise nach Abschluß des Frachtvertrages die Konnossemente über die von ihm versandten Güter nach dem Bestimmungsort zu befördern, und zwar so zeitig, daß dieselben bei Ankunft der Güter in den Händen der Empfänger sich befinden können, ja er muß sogar gegebenenfalls den Empfänger telegraphisch davon in Kenntnis setzen, wenn er die Papiere nicht rechtzeitig einliefern kann.[12]) Auch haftet er für den Schaden, der dadurch entsteht, daß er ein Duplikat des Empfangsscheines einem nicht Berechtigten ausgehändigt hat, gleichviel, wo sich zur Zeit der Begehung dieser

[10]) ROHG. Bd. 16 S. 351; Zeitschr. f. HR. Bd. 40 S. 531.
[11]) RG. 38, 111.
[12]) RG. 13, 63.

Nachlässigkeit die Güter befunden haben und wann infolgedessen der Schaden eingetreten ist.[13]) Das alles sind Verpflichtungen des Spediteurs, die sich lediglich aus dem Speditionsvertrage ergeben; wäre dieser als Werkvertrag beendigt mit der Schließung des Frachtvertrages oder der Auslieferung der Ware an den Frachtführer, so wäre die Konstruktion dieser Pflichten nicht möglich.

Endlich kann man u. E. auch nicht, wie Makower[14]) es tut, die rechtliche Natur des Speditionsgeschäftes als Werkvertrag daraus folgern, daß der Spediteur die Provision nach Auslieferung des Gutes an Frachtführer oder Verfrachter zu fordern hat (§ 409 HGB.). Makower folgert: Die Lohnung knüpfe hier an den Erfolg an wie beim Werkvertrage; beim Dienstvertrage geschehe die Lohnung ohne Rücksicht auf den Erfolg — deshalb sei der Speditionsvertrag ein Werkvertrag. Dieser Deduktion vermögen wir nicht zu folgen. Das Handelsgesetzbuch hat den § 409 nicht geschaffen, um dem erfolgreichen Spediteur eine Belohnung zuzusichern, sondern um zweifelsfrei die Streitigkeiten über Fälligkeits*zeit*, nicht so sehr Fälligkeits*grund* der Provision zu beseitigen[15]). Und warum sollte es denn gar so ungeheuerlich sein, auch bei einem Dienstvertrage die Lohnung vom Eintreten des beabsichtigten Erfolges abhängig zu machen? Es ist doch wohl denkbar, daß ich einen unentgeltlichen Dienstvertrag, zumal einen solchen höherer Art, abschließe und dem Verpflichteten zusage, daß er, falls er den gewünschten Erfolg herbeiführt, ein Entgelt erhalten werde. Denn der Dienstvertrag ist nicht zwingend entgeltlich (§ 612

---

[13]) ROHG. Bd. 16 S. 349.

[14]) 383 I b.

[15]) Denkschr. S. 117.

BGB.). Durch eine solche Verabredung wird der Dienstvertrag doch nicht plötzlich zum Werkvertrage.

Nach alledem kommen wir, wie schon gesagt, zu dem Resultat, daß der Speditionsvertrag des Handelsgesetzbuches ein Dienstvertrag höherer Art ist, der nach §§ 627, 675 BGB. zu beurteilen ist.

§ 3.

b) Die juristische Natur des Widerrufsrechtes.

Steht somit fest, daß der Speditionsvertrag ein Dienstvertrag ist, dessen Gegenstand Dienste höherer Art sind, die auf Grund besonderen Vertrauens übertragen zu werden pflegen und die sich auf eine Geschäftsbesorgung beziehen, so folgt daraus, daß der Speditionsvertrag nach § 627 BGB. gekündigt werden kann vom Dienstberechtigten, d. h. dem Versender, ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist, ohne daß ein wichtiger Grund zur Kündigung vorzuliegen braucht. Die Vorschriften über den Widerruf eines Auftrages kommen dagegen nicht zur Anwendung. Der § 675 BGB., der bei einem auf eine Geschäftsbesorgung gerichteten Dienstvertrag vereinzelte Vorschriften über den Auftrag Platz greifen läßt, zählt unter diesen Vorschriften nicht den § 671 BGB., der vom Widerrufe des Auftrages handelt, auf. Während das sich aus dem § 627 BGB. ergebende Kündigungsrecht eines Speditionsvertrages dem Versender nach dem genannten Paragraphen frei zusteht, darf der Spediteur als Dienstverpflichteter nur in der Art kündigen, daß der Versender sich die Dienste eines Spediteurs anderweit beschaffen kann. Nur bei Vorliegen eines wichtigen Grundes kann der Spediteur jederzeit kündigen; tut er es zur

Unzeit ohne solchen Grund, so macht er sich schadensersatzpflichtig.

Das Kündigungsrecht des Spediteurs ist danach immerhin an Voraussetzungen interner Natur geknüpft. Das Kündigungsrecht des Versenders hat dagegen solche Beschränkungen nicht, stellt sich vielmehr intern als freies Widerrufsrecht dar.

Als solches wird es daher in den ferneren Ausführungen stets bezeichnet werden. Das Kündigungsrecht des Spediteurs scheidet für unsere Abhandlung aus, da diese nur das Widerrufsrecht des Versenders zum Gegenstande hat; auch ist das letztere das in der Praxis bei weitem häufiger eintretende, während der Fall, daß der Spediteur den Auftrag des Versenders kündigt, wohl nur äußerst selten vorkommen wird.

Zweiter Teil.

Die Ausübung des Widerrufsrechtes durch den Versender.

a) Voraussetzungen.

§ 4.

1. Das Vorliegen eines gültigen Speditionsvertrages.

Wie man von Kündigung nur bei einem gültigen perfekten Vertrage sprechen kann, so ist auch das Widerrufsrecht nur dann möglich, wenn ein gültiges Speditionsgeschäft abgeschlossen vorliegt. Der Widerruf bildet keine Anfechtung eines anfechtbaren oder nichtigen Vertrages, sondern greift in ein zu Recht bestehendes Vertragsverhältnis ein. Dieses Vertragsverhältnis, der Speditionsvertrag, kann formlos geschlossen sein und bezweckt, wie die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches sagen,

daß der Spediteur im eigenen Namen für Rechnung des Versenders mit einem Frachtführer oder Verfrachter einen Frachtvertrag schließe und hierbei seine Kenntnisse dem Interesse des Versenders dienen lasse, daß er die Versendung im Interesse des Versenders ausführe durch einen von ihm zu wählenden Frachtführer oder Verfrachter. Der auf diese Absicht hinauslaufende Speditionsauftrag muß von einem gewerbsmäßig solche Verträge schließenden Spediteur (§ 407 HGB.) irgendwie angenommen sein, und zwar geschieht diese Annahme in der Regel ausdrücklich in Form einer bestätigenden Antwort des Spediteurs. Eine solche ausdrückliche Annahme ist nur dann nicht erforderlich, wenn beide Parteien bereits in Geschäftsverbindung standen oder wenn der Spediteur sich dem Versender gegenüber zur Besorgung von Speditionsgeschäften erboten hatte (§ 362 HGB.). Auch dann ist eine ausdrückliche Annahme nicht erforderlich, wenn der Antragende, also der Versender, auf sie verzichtet hat oder wenn eine solche Annahme nach der Verkehrssitte nicht zu erwarten ist (§ 151 BGB.). Auf die weiteren, für die Gültigkeit eines Vertrages überhaupt erforderlichen, von der Gesetzgebung vorgeschriebenen Einzelheiten, wie Geschäftsfähigkeit der Parteien, Nichtverstoßen gegen gesetzliche Verbote, Ernsthaftigkeit der Willenserklärungen usw. ist hier nicht weiter einzugehen.

2. Bis wann ist der Speditionsauftrag widerruflich?

§ 5.

a) Beim reinen Speditionsgeschäft.

Wie wir oben (§ 3) gezeigt haben, steht dem Versender ein freies Widerrufsrecht dem Spediteur gegenüber zu. Dieses

ist an keine Kündigungsfrist gebunden und braucht sich nicht auf einen in der Person des Spediteurs beruhenden Umstand zu gründen. Wenn es demnach den Anschein gewinnt, als könne der Versender das Speditionsgeschäft jederzeit widerrufen bis zur endgültigen Abwicklung des ganzen Vertragsverhältnisses, so muß doch beachtet werden, daß die Frage dadurch komplizierter wird, daß der Speditionsvertrag über die Grenzen eines gewöhnlichen Dienstvertrages weit hinausgeht. Bei einem gewöhnlichen Dienstvertrag stehen sich in der Regel nur zwei Personen gegenüber: der Dienstberechtigte und der Dienstverpflichtete, ohne daß der Dienstvertrag weitere Konsequenzen nach sich zieht. Das tut aber der Speditionsvertrag. Der Dienstverpflichtete, der Spediteur, erfüllt seine Dienste in erster Linie dadurch, daß er einen tüchtigen Frachtführer oder Verfrachter aussucht und mit diesem den erforderlichen Frachtvertrag schließt. Aber auch mit dem Empfänger kann der Spediteur in ein vertragliches Verhältnis treten; zwar tut er dies, worauf genau zu achten ist, nicht durch den eigentlichen Speditionsvertrag. Doch kann der Spediteur, falls er sich auf Grund des geschlossenen Speditionsvertrages in Auslegung des ausdrücklichen oder vermutlichen Willens des Versenders dazu für berechtigt halten kann, mit dem Empfänger seinerseits über Art und Weise des Transportes oder des Empfanges usw. gültig kontrahieren.[16])

So entwickeln sich aus dem Speditionsvertrage von selbst weitere Kontrakte und Schuldverhältnisse, die selbstverständlich sämtlich von einem Widerruf des Hauptgeschäftes, nämlich des Speditionsvertrages, mit betroffen werden würden. Und es erhebt sich demgemäß die Frage, ob alle diese in zulässiger

---

[16]) vgl. beispielsweise Makower § 407, 4.

Weise in Ausführung des Speditionsvertrages geschaffenen kontraktlichen Verhältnisse zugunsten des widerrufenden Versenders gelöst werden können und müssen, ob dem Widerruf trotz aller dieser zu Recht bestehender Verhältnisse ein praktischer Erfolg in allen Fällen zuzusprechen ist, oder ob das Recht des Widerrufs in manchen Fällen mit Rücksicht auf andererseits erworbene Rechte praktisch illusorisch wird.

Denn von dem rein theoretischen Widerrufsrecht des Versenders soll hier natürlich nicht gesprochen werden. Es bleibt selbstredend dem Versender in allen Fällen unbenommen, in jeder Lage der Transaktion den Spediteur aus seinen Diensten zu entlassen, ohne Rücksicht auf den Erfolg der Entlassung. Dies entspräche dem Widerruf eines reinen Dienstvertrages höherer Art, wo es dem Dienstberechtigten nur darauf ankommt, die Dienste des Verpflichteten aufzuheben, wo er aber dadurch nicht gleichzeitig einen greifbaren Erfolg herbeiführen will. Wenn aber im praktischen, kaufmännischen Leben ein Versender seinen Speditionsauftrag widerruft, so tut er das, um dadurch einen solchen greifbaren Erfolg zu zeitigen: nämlich, um die auf der Beförderung befindliche Ware entweder gar nicht in die Hände des Empfängers gelangen zu lassen oder, um die Beförderung der Ware zu ändern, dem Spediteur jedenfalls seine Befugnisse als dominus des laufenden Frachtvertrages zu nehmen, um dadurch selbst wieder die Gewalt über die Ware zu bekommen. Das ist der praktische Zweck eines Widerrufs für den Versender: die eigene Gewalt über die Ware.

Darum genügt auch nicht als Ersatz des Widerrufsrechtes das dem Versender aus § 408 HGB. zustehende Recht, dem Spediteur Weisungen zu erteilen, die dieser befolgen muß. Denn diese Vorschrift gibt der § 408 nicht schlechthin, sondern er sagt „hierbei", d. h. bei Ausführung der Versendung,

der Wahl der Frachtführer, Verfrachter und Zwischenspediteure. Das können aber nur Weisungen sein, die sich überhaupt noch im Rahmen des geschlossenen Speditionsvertrages halten.[17]) Es sind keine Weisungen, die die Aufhebung des Speditionsvertrages, eine Rückgängigmachung der Versendung überhaupt bezwecken, sondern Weisungen, die etwas an der Versendung ändern, ohne diese ganz zu beseitigen.[18]) Soll diese ganz beseitigt werden, so muß der ganze Speditionsvertrag aufgelöst werden; solange der Speditionsvertrag nicht aufgehoben ist, ist dominus des Frachtgeschäftes nicht der Versender, sondern der Spediteur, der als solcher allein über die Ware zu disponieren hat.

Wie lange ist also nur das praktische Widerrufsrecht möglich? Oder anders gefragt: Wie lange ist das Widerrufsrecht des Versenders von einem praktischen Erfolge begleitet? Die Frage des Widerrufs eines Speditionsauftrages wird in der Literatur recht stiefmütterlich behandelt; von den meisten Autoren, so auch von Staub,[19]) wird sie zu beantworten versucht durch einfache Verweisung auf das Widerrufsrecht beim Kommissionsgeschäfte. Und aus dieser Verweisung folgt dann fast regelmäßig die praktische Unbrauchbarkeit. Denn gerade in bezug auf Widerruflichkeit, soweit deren Dauer in Frage steht, zeigen Kommissions- und Speditionsgeschäft schwer ins Gewicht fallende Unterschiede, wenn auch im übrigen nach § 407, 2 HGB. einige Vorschriften über das Kommissions-

---

[17]) Burchard S. 172; Makower § 408 III.

[18]) A. A. Senckpiehl S. 101; Meyer S. 41, die zu dem uns entgegengesetzten Resultat, u. E. zu Unrecht, gelangen. Sie halten den Widerruf für ausgeschlossen, da mit Abschluß des Frachtvertrages die Dienste des Spediteurs geleistet sind. Durch eine Weisung nach § 408 HGB. könne der Versender jederzeit in den Frachtvertrag eingreifen.

[19]) § 409, 19.

geschäft auf das Speditionsgeschäft Anwendung finden. Das Kommissionsgeschäft, das nach der Denkschrift[20]) sowie nach Ansicht führender Autoren zwar ebenfalls ein Dienstvertrag ist, richtet sich auf Verkauf oder Kauf von Waren oder Wertpapieren im eigenen Namen für fremde Rechnung. Der Kommissionär schließt also in eigenem Namen für Rechnung des Kommittenten Kaufgeschäfte ab. Sind aber diese Kaufgeschäfte abgeschlossen und hat der Kommissionär dem Kommittenten hiervon die vorgeschriebene Anzeige gemacht, so sind sie in der Regel[21]) dauernd verbindlich, sowohl für den Kommissionär wie für den Kommittenten. Weder der Kommissionär kann sie widerrufen, noch kann der Kommittent den Kommissionär zwingen, die Geschäfte zu ändern oder rückgängig zu machen, also etwa die verkaufte Ware zurückzufordern.

Anders beim Speditionsvertrage. Das Frachtgeschäft, das der Spediteur mit dem Frachtführer schließt, ist nach § 433 HGB. jederzeit frei widerrufbar, allerdings mit der im Abs. 2 des zitierten Paragraphen genannten Grenze, daß der Frachtbrief nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung dem Empfänger noch nicht ausgeliefert sein darf, oder daß der Empfänger noch nicht nach § 435 HGB. Klage gegen den Frachtführer erhoben hat.[22])[23]) Solange dies nicht der Fall ist, kann der Absender den Frachtführer anweisen, das Gut anzu-

---

[20]) S. 112.

[21]) Falls eben nicht besondere Nebenabreden über Rücktritt u. dergl. getroffen sind zwischen Käufer und Kommissionär.

[22]) Ähnliche Bestimmungen enthält das HGB. über den Seehandel; vgl. §§ 580, 582, 659 HGB. usw.

[23]) Wenn ein Ladeschein oder ein Konnossement ausgestellt ist, erlischt die Verfügungsberechtigung des Absenders über die Ware mit dem Augenblicke, wo der Empfänger in den Besitz eines solchen Dokumentes gelangt (§§ 450, 647 HGB.).

halten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger auszuliefern. Uns interessiert hier nur das Recht des Absenders, den Frachtführer zur Zurückgabe des Gutes anweisen zu können, da hierin eine Rückgängigmachung, ein Widerruf des ganzen Frachtgeschäfts liegt.

Dieses Recht steht nur dem „Absender" zu, also derjenigen Person, die mit dem Frachtführer kontrahiert hat, folglich in unserem Falle dem Spediteur. Der Versender hat ein solches Recht nicht. Nur auf Grund des Speditionsvertrages kann der Versender auf den Spediteur einwirken mit dem Erfolge, daß dieser den Frachtvertrag widerrufe; er muß den Speditionsvertrag seinerseits widerrufen. Denn die Anweisung des Versenders an den Spediteur, den Frachtvertrag aufzulösen, bildet keine „Weisung" im Sinne des § 408 HGB., wie wir oben gezeigt haben, daß sie sich nicht im Rahmen des geschlossenen Speditionsvertrages hält, nicht auf dessen Ausführung hinzielt; vielmehr wird durch diese Weisung an den Spediteur der ganze Speditionsvertrag gegenstandslos und damit hinfällig. Es folgt daraus, daß, falls der Versender den Auftrag widerruft, der Spediteur aus seinen Rechten und Pflichten ausscheidet und den Frachtvertrag löst.

Darin liegt der für unsere Abhandlung bedeutsame Unterschied zwischen Kommissionsgeschäft und Speditionsgeschäft, daß beim Kommissionsgeschäft weder Kommissionär noch Kommittent durch den Kommissionär den Kaufvertrag, der den Gegenstand der Dienste des Kommissionärs bildet, rückgängig machen kann, daß aber beim Speditionsgeschäfte der Frachtvertrag, der den Gegenstand der Dienste des Spediteurs ausmacht, vom Spediteur und auch vom Versender durch Widerruf des Speditionsvertrages aufhebbar ist.[24])

[24]) Auf einen solchen Unterschied deutet auch das Gesetz selbst hin bei Be-

Es läßt sich demnach u. E. die Frage nach dem Widerrufsrecht eines Speditionsauftrages nicht durch einfache Verweisung auf das Widerrufsrecht des Kommittenten beantworten. Das Widerrufsrecht des Versenders ist, wie wir gesehen haben, viel weiter als das des Kommittenten.

Wenn also die Literatur im allgemeinen den Widerruf eines Speditionsauftrages nur so lange für zulässig erklärt, als auch der Kommittent widerrufen kann, d. h. bis zum Abschluß des den Gegenstand der Dienste bildenden Geschäfts, in unserem Falle also bis zum Abschluß des Frachtvertrages, so können wir uns diesen Ausführungen nicht anschließen. Wenigstens nicht in der Verallgemeinerung, wie sie gegeben werden. Sie ließen sich nämlich rechtfertigen, wenn man von einem Widerrufsrechte im engeren und einem solchen im weiteren Sinne reden wollte. Davon später.

Die u. E. irrige Ansicht der Schriftsteller wird damit begründet, daß sie erklären, daß mit Abschluß des Frachtvertrages der beabsichtigte Erfolg des Speditionsvertrages eingetreten, und daß er nach diesem Ereignis nicht widerrufbar sei. Das träfe wohl zu, wenn man den Speditionsvertrag für einen Werkvertrag hielte: mit Erreichung des bezweckten Erfolges wäre er erfüllt, erledigt und nicht mehr widerruflich. Aber der Speditionsvertrag ist ja, wie wir oben zu zeigen versucht haben, ein Dienstvertrag, der keineswegs mit Abschluß des Fracht-

---

stimmung der Fälligkeit der Provision. Die Provision des Kommissionärs ist verdient, wenn das Geschäft zur Ausführung gekommen ist (§ 396 HGB.). Der Spediteur erhält die Provision, wenn das Gut dem Frachtführer oder Verfrachter zur Beförderung übergeben ist (§ 409 HGB.). Beim Speditionsgeschäft spricht das Gesetz also ausdrücklich nicht von „Ausführung des Geschäfts", weil das Geschäft im Momente, wo das Gut dem Frachtführer oder Verfrachter übergeben ist, noch nicht ausgeführt, sondern immer noch widerrufbar ist.

vertrages beendigt ist, sondern der weiterläuft (in der Regel) bis zur Beendigung dieses Frachtvertrages. Staub,[25]) der doch den Speditionsvertrag auch für einen Dienstvertrag erklärt, ist der Ansicht, daß das Widerrufsrecht mit Abschluß des Frachtgeschäftes erlösche, da mit diesem Abschluß die Dienstleistungen des Spediteurs im wesentlichen beendigt seien. Und wenn sie das auch sind, so sind sie es doch nicht gänzlich — soll denn auf die übrigen Dienstleistungen kein Widerrufsrecht gegeben sein? Das Widerrufsrecht knüpft sich doch an den ganzen Vertrag, nicht an eine vereinzelte, vielleicht noch so wesentliche Dienstleistung an. Übrigens fügt Staub hinzu: Das Recht der Kündigung des Frachtvertrages, das bis zum Ende der Beförderung des Gutes zulässig sei, bleibe hierdurch unberührt. Nur sagt Staub nicht, auf welche Art und Weise der Versender dies unberührt gebliebene Recht ausführen soll. Einen Widerruf hat er nicht mehr — das Recht einer „Weisung" an den Spediteur auf Aufhebung des ganzen Frachtvertrages und Rückgabe der Ware an den Versender gibt § 408 HGB. — wie oben gezeigt — nicht; aus eigener Machtvollkommenheit kann der Versender auch nicht in den Frachtvertrag eingreifen — also ist das Kündigungsrecht gänzlich illusorisch.

Hält man aber einen Speditionsvertrag nach Abschluß des Frachtvertrages für unwiderruflich, weil mit diesem Abschluß der Erfolg des Speditionsauftrages gezeitigt sei, so übersieht man, daß ja gerade dieser Erfolg selbst wieder widerruflich ist.

Dieser allgemein verbreiteten, von uns nicht geteilten Lehre vermögen wir nur dann zu folgen, wenn wir — wie schon

---

[25]) §§ 407, 19; 383, 23.

oben angedeutet — ein Widerrufsrecht im engeren und im weiteren Sinne annehmen. Das engere Widerrufsrecht beträfe dann nur den reinen Speditionsauftrag[26]) — es würde sich darum handeln, wie lange ein Speditionsauftrag widerrufen werden könnte, ohne daß irgend welche rechtlichen Konsequenzen aus Erteilung und Widerruf des Auftrages für den Versender entstehen. Dies ist der Fall, bis der Spediteur beginnt, seine Obliegenheiten zu erfüllen, also bis zum Vertragsschluß. Jedoch kann man hier noch einen Schritt weitergehen, wie Makower[27]) es tut; man kann den Widerruf im engeren Sinne, d. h. den Widerruf ohne Folgeerscheinungen, für zulässig erklären auch nach Abschluß des Frachtvertrages, solange nur nicht die Güter dem Frachtführer oder Verfrachter ausgehändigt sind. Denn nach § 409 HGB. hat der Spediteur die Provision erst dann zu fordern, wenn das Gut dem Frachtführer oder dem Verfrachter zur Beförderung übergeben ist. Widerruft also der Versender vor Übergabe des Gutes an die genannten Personen den Speditionsauftrag, so hat er eine Provision dem Spediteur nicht zu zahlen.

Wollte man aber diese Scheidung zwischen Widerruf im engeren und im weiteren Sinne machen, so hieße das den Widerruf davon abhängig machen, ob er dem Versender Kosten verursacht oder nicht. Das hat aber höchstens ein theoretisches, nur selten ein praktisches Interesse. Denn wenn ein Kaufmann sich zum Widerrufe entschließt, so wird es ihm nicht so sehr darauf ankommen, Unkosten zu vermeiden, als unter allen Umständen, koste es, was es wolle, den greifbaren Erfolg des Widerrufes herbeizuführen. Und der liegt, wie gesagt, darin,

[26]) vgl. Meyer S. 41.

[27]) § 407 III y und die dort zitierten Entscheidungen.

daß die Ware wieder in die direkte Gewalt des Versenders gerät. Die Frage, welche Konsequenzen ein Widerruf für den Versender sonst nach sich zieht, wird in einem anderen Teile unserer Abhandlung zu beleuchten sein.

Kehren wir also zu unserem Widerrufsrechte (in weiterem Sinne), das in erster Linie auf einen praktischen Erfolg, weniger auf die übrigen Konsequenzen Rücksicht nimmt, zurück.

Mit der Frage des Widerrufs beschäftigen sich eingehend nur wenige Autoren. In der neueren Zeit Meyer und Pielstick, die zu einem anderen Resultate gelangen als wir. Ferner ist bedeutsam Burchard: „Das Recht der Spedition". Dieses stammt aus dem Jahre 1894, also aus der Geltungszeit des alten Handelsgesetzbuches, unter dem das Speditionsgeschäft noch unter die „mandata" rangierte, also ein reines Auftragsverhältnis darstellte. Immerhin sind die Burchardschen Ausführungen über das Widerrufsrecht u. E. auch heute noch zutreffend; wir schließen uns im folgenden im wesentlichen Burchard an.

Wenn der Widerruf des Speditionsgeschäftes darauf hinzielt, die Ware wieder in die direkte Gewalt des Versenders zu bringen, so ist es eine natürliche Folge, daß, wenn das Gut bereits in den Händen des Frachtführers ist, der Widerruf eines Speditionsvertrages nur so lange von praktischem Erfolge begleitet sein kann, wie das Frachtgeschäft widerrufen werden kann — also solange nicht nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder von dem Empfänger Klage gemäß § 435 HGB. gegen den Frachtführer erhoben ist.[28]) Ein Widerruf des Speditionsvertrages ist theoretisch natürlich auch dann noch möglich, so daß der Spediteur dann seiner noch ausstehenden Pflichten —

[28]) § 433, 2 HGB.; ferner §§ 450, 647 HGB.

Aufbewahrung bei Annahmeverweigerung usw. — los und ledig wird. Jedoch ist der praktische Erfolg des Widerrufs dahin insofern, als das Gut für den Versender verloren ist.

Wir sind also zunächst zu dem Resultat gelangt, daß der Widerruf eines Speditionsvertrages nur so lange von einem praktischen Erfolge begleitet ist, als der Frachtvertrag gelöst werden kann.

Jedoch trifft dieser Schluß nur unter einer Einschränkung zu. Es kann der Fall eintreten, daß der Spediteur schon vor dem im § 433,2 HGB. bezeichneten Zeitpunkt befugtermaßen hinsichtlich des Gutes mit dem Empfänger vertragliche Verabredungen getroffen hat.[29]) Es sei hier ein Beispiel genannt, das im praktischen Leben vorkommen kann:

A in Hamburg verkauft an B in Königsberg eine Ware. Es wird verabredet, daß die Ware nach Königsberg gesandt werden soll; über Einzelheiten des Weges und der Beförderung will B noch Nachricht geben. A, der auf seinem Lager keinen Platz hat, gibt die Ware sofort dem Spediteur C mit der Weisung, den Transport der Ware nach Königsberg zu bewerkstelligen; nähere Instruktionen solle C von B einholen. C bestätigt diesen Auftrag und fragt bei B um nähere Instruktionen an. Entweder erteilt B diese nun, etwa der Art, daß die Ware bis Kiel per Achse und von dort per Schiff gehen solle. Dort solle sie am Kai seinem Bevollmächtigten D ausgeliefert werden. Oder er gibt keine Instruktionen; er schweigt, oder er antwortet, er enthalte sich irgend welcher Vorschriften über den Transport, C möge nur einfach die Weisung des A ausführen. C veranlaßt darauf den Transport.

In jedem Falle hat zunächst A mit C einen Speditions-

[29]) vgl. auch Makower §§ 408 III, 407 Anm. IV a 2.

vertrag geschlossen, A hat C den Auftrag erteilt, die Ware nach Königsberg zu B zu spedieren. Im ersteren Falle nun, daß nämlich B genaue Instruktionen erteilt, hat sodann B mit C ebenfalls einen Speditionsvertrag geschlossen [30]: C handelt für B und schließt für B die nötigen Frachtverträge ab. Damit ist durch den neuen Speditionsvertrag mit B der alte Vertrag mit A absorbiert. Denn der Spediteur hat in Ausführung des ausdrücklichen Willens des Versenders A mit B einen neuen, und zwar einen Speditionsvertrag vereinbart. Es liegt nun nicht mehr res integra vor.

Wenn nun A plötzlich, bevor die Ware in Königsberg anlangt, erfährt, daß B kreditunwürdig geworden sei, und daher die Ware stoppen will, so steht ihm ein Widerrufsrecht nicht mehr zu.[31] Denn der Spediteur ist B zur Auslieferung der Ware verpflichtet; diese vertragliche Verpflichtung ist der Spediteur befugterweise gemäß den eigenen Vorschriften des Versenders eingegangen. Wollte der Spediteur dem Widerrufe folgend die Waren anhalten, den Frachtvertrag lösen, so würde er seinen Vertrag mit B und dessen Vertragsrechte verletzen. Und das wäre durchaus unzulässig. Es kommt hinzu, daß, wenn man den neuen Vertrag zwischen C und B für einen Speditionsauftrag ansehen will, durch den der erste Vertrag A—C absorbiert ist, was jeweils Tatfrage sein wird, alsdann ja ein Widerruf schon deshalb nicht möglich ist, weil der Speditionsvertrag, den der Versender widerrufen will, gar nicht mehr vorhanden ist, weil A mit dem Spediteur C gar nicht mehr in einem kontraktlichen nexus steht, das er widerrufen könnte.

[30] Dies ist allerdings stets streng zu prüfende Tatfrage.

[31] Inwieweit gegebenenfalls das Verfolgungsrecht aus § 44 KO. eingreift, ist hier nicht zu untersuchen.

Anders in dem zweiten Falle, wo B keine eigenen Instruktionen erteilt: hier besteht nur der eine Speditionsvertrag, vertragliche Verbindungen zwischen Spediteur und Empfänger liegen nicht vor. In diesem Falle also könnte A bis zu dem oben gemäß § 433, 2 HGB. festgestellten Zeitpunkte widerrufen.

Es sei jedoch nochmals ausdrücklich betont, daß der Widerruf scheitert nur an solchen vertraglichen Rechten des Empfängers, die der Spediteur befugtermaßen in berechtigter Auslegung des ausdrücklichen oder stillschweigenden Willens des Versenders vereinbart hat. Hat er ohne Befugnis mit dem Empfänger paktiert, so schadet das nur ihm, nicht aber dem Versender, dem eine Rücksichtnahme auf diese Rechte des Empfängers nicht zuzumuten ist. Hat er aber befugtermaßen paktiert so muß der Versender auch die Folgen davon tragen, daß er hierdurch Rechte des Empfängers an der Ware vor Eintreffen am Bestimmungsplatze ermöglichte.

Zu dem oben gewonnenen Resultate, daß „der Widerruf eines Speditionsvertrages nur so lange von einem praktischen Erfolge begleitet ist, als der Frachtvertrag gelöst werden kann", müssen wir demnach als weitere Einschränkung hinzusetzen: „und zwar wiederum nur so lange, als res integra vorhanden ist, d. h. solange dem Spediteur die Befolgung des Widerrufs möglich ist ohne Verletzung einer von ihm gegenüber dem Empfänger befugterweise übernommenen vertragsmäßigen Verpflichtung".[32])

Es könnte unbillig erscheinen, wenn man dieses Resultat beachtet und bedenkt, daß ein Verkäufer, der seinem Käufer entgegenkommt und beispielsweise nach dessen Instruktionen verladen läßt, schlechter gestellt ist als ein anderer, der dies

[32]) Burchard S. 172.

Entgegenkommen nicht zeigt. Jedoch verschwindet diese Unbilligkeit, wenn man bedenkt, daß der Verkäufer ursprünglich an seinem Wohnsitze dem Käufer zu leisten hat: die Spedition nach dem Bestimmungsorte ist nur als die natürliche Folge der räumlichen Entfernung zwischen Verkäufer und Käufer, Versender und Empfänger, keineswegs aber als eine besondere, von dem Absender in der Absicht, sich das Eigentum an der veräußerten Ware auf längere Zeit zu reservieren, getroffene Maßregel zu betrachten.[33])

§ 6.

β) Beim Selbsteintritt des Spediteurs und in ähnlichen Fällen (§§ 412, 413 HGB.).

Der Spediteur kann nun nicht allein dadurch die Versendung der Ware bewerkstelligen, daß er mit einem Frachtführer oder Verfrachter einen Frachtvertrag abschließt, sondern er kann auch selbst die Beförderung des Gutes ausführen, falls nicht in dem Speditionsvertrage etwas anderes bestimmt ist. Hierüber bestimmt § 412 HGB., daß, wenn der Spediteur von dieser seiner Befugnis Gebrauch macht, er zugleich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters hat; er kann alsdann die Provision, die bei Speditionsgeschäften sonst regelmäßig vorkommenden Kosten sowie die gewöhnliche Fracht verlangen.

Aus dem Worte des Gesetzes „zugleich" folgert, daß der Spediteur durch den Selbsteintritt nach § 412 HGB. aus der Stellung des Spediteurs nicht ausscheidet. Er wird nicht lediglich Frachtführer, der Speditionsvertrag wird nicht stillschweigend aufgehoben, sondern es kommt eine Erweiterung

[33]) OAG. Lübeck, Hbg. Rechtssachen Bd. 2 1856 S. 441 ff.

insofern hinzu, als der Spediteur dem Versender gegenüber nunmehr zugleich Frachtführer ist. Da also die Rechte und Pflichten des Spediteurs aus dem Speditionsvertrage bestehen bleiben, so bleiben auch die Befugnisse des Versenders mindestens dieselben, d. h. für unseren Fall angewandt, der Versender kann den Speditionsvertrag — und damit hier zugleich den Frachtvertrag — widerrufen bis zu demselben Zeitpunkt, unter denselben Beschränkungen, wie wir es im vorigen Paragraph der Abhandlung gezeigt haben.

Es sei aber noch eins hinzugefügt: Wie wir oben von einem Widerrufsrechte im engeren und im weiteren Sinne gesprochen haben, so können wir auch hier wieder diese Scheidung machen. Unter Widerruf im engeren Sinne hatten wir oben den Widerruf verstanden, der den reinen Speditionsauftrag, an den sich noch kein Erfolg angeknüpft hat, beseitigt. Dieser Widerruf im engeren Sinne, der beim gewöhnlichen Speditionsauftrag bis zum Vertragsabschluß mit dem Frachtführer bezw. nach Makowers Ansicht bis zur Auslieferung des Gutes an den Frachtführer lief, gestaltet sich beim Selbsteintritt des Spediteurs naturgemäß anders, da hier ein Vertrag mit einem Frachtführer expresse nicht geschlossen wird. Der Widerruf ist hier nach Staubs Ansicht gegeben bis zum Beginn der Beförderung;[34]) er ist auch möglich, nachdem dem Versender die Anzeige des Selbsteintritts zugegangen ist, wie Staub weiter ausführt, da mit der bloßen Eintrittserklärung die Dienstleistungen noch nicht beendet sind. Diese Begründung trifft u. E. nicht zu. Die Erklärung des Selbsteintritts ersetzt den dadurch unnötig werdenden Frachtvertrag mit Frachtführer oder Verfrachter; wenn Staub nun, wie oben angeführt, in

[34]) Staub §§ 407, 19, 412, 3.

der Schließung des Frachtvertrags die Erfüllung der Vertragspflichten des Spediteurs „im wesentlichen" erblickt, warum nicht auch in der diesen Vertragsschluß ersetzenden Anzeige vom Selbsteintritt?[35]) Allerdings sind ja mit der Anzeige die Pflichten des Spediteurs bei weitem nicht erledigt, da er eben durch die Anzeige weitere Pflichten, nämlich in erster Linie die des Frachtführers, auf sich nimmt.

Zu dem Staubschen Resultat gelangt man nur, wenn man den Widerruf an den Zeitpunkt begrenzt, in dem die Provision verdient ist, wenn man unter Widerruf denjenigen versteht, der nicht zur Zahlung der Provision verpflichtet.[36]) Mit der Anzeige des Selbsteintritts, die den Vertragsschluß mit dem Frachtführer ersetzt, ist die Provision vom Spediteur nicht verdient; das Gesetz macht sie abhängig von der Auslieferung der Ware an den Frachtführer. Dieser Zeitpunkt wird beim Selbsteintritt ersetzt u. E. durch den Beginn der Beförderung, wann das Gut sich auf die Reise macht.[37]) Deshalb verpflichtet ein Widerruf, der nach Anzeige des Selbsteintritts, aber vor Beginn der Beförderung eintrifft, nicht zur Zahlung der Provision.

Immerhin ist ja, wie wir oben gezeigt haben, diese Scheidung in Widerrufe im engeren und im weiteren Sinne in der Praxis nur von Bedeutung für die Nebenumstände, nicht aber für den praktischen Erfolg der Zurückerlangung der Gewalt über die Ware. Und in dieser Hinsicht ist der Widerruf des Speditionsauftrages bei Selbsteintritt des Spediteurs um deswillen praktisch noch einfacher als beim regulären

[35]) vgl. hierzu Makower § 407 III u; Düringer-Hachenburg Vorbem. § 407 II, 1 b u. § 412 III; Lehmann-Ring § 412, 4.

[36]) Staub § 409, 3.

[37]) Burchard S. 367; Düringer-Hachenburg § 409 II d.

Speditionsgeschäft, weil, wie der Spediteur zugleich die Rechte und Pflichten des Frachtführers hat, der Versender folgerichtig auch die Rechte des Absenders haben muß, der nach § 433 HGB. den Frachtvertrag widerrufen kann. Deshalb wird beim Selbsteintritt des Spediteurs der Versender praktisch sofort die Rechte aus § 433 HGB. geltend machen können.[38])

Dieses Recht steht dem Versender auch in dem Falle des § 413 HGB. zu. Dieser Paragraph bestimmt, daß, wenn der Spediteur sich mit dem Versender über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hat, der Spediteur ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hat. Dasselbe trifft zu, wenn der Spediteur die Versendung des Gutes „auf Grund eines für seine Rechnung über eine Sammelladung geschlossenen Frachtvertrages" bewirkt, auch wenn in diesem Falle eine Einigung über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten nicht getroffen wurde (§ 413, 2 HGB.). In diesen Fällen ist das Rechtsgeschäft nicht mehr ein Speditionsgeschäft, sondern ein reines Frachtgeschäft.[39])

§ 7.

γ) In einem besonderen Falle.

Es ist hier noch auf einen besonderen Fall eines Geschäftes mit einem Spediteur einzugehen, der in der Praxis häufig vorkommt und des praktischen und theoretischen Interesses nicht entbehrt. Wir haben den Fall im Auge, daß ein Kaufmann eine Ware einem Spediteur avisiert oder übersendet mit dem Schreiben: „Sie empfangen die Ware und wollen die-

[38]) Lehmann-Ring § 412 Nr. 5.

[39]) ROHG. Bd. 16 S. 377.

selbe zur Verfügung von Herrn X halten" oder „mit derselben nach den Instruktionen des Herrn X verfahren". Wenn nun der Spediteur diesen Auftrag bestätigt, was für ein Vertrag liegt dann zunächst vor?[39a])

Um diese Frage zu beantworten, müssen wir zurückgehen auf das Hauptgeschäft, in dessen Ausführung der erstgenannte Kaufmann die Ware dem Spediteur übersendet. Denn über die Ware muß ja zwischen dem Kaufmann und X auf jeden Fall ein Geschäft vorliegen — wie sollte sonst sie der Kaufmann zur Verfügung von X stellen!

Es ist nun zweierlei denkbar: entweder liegt ein Vertrag vor, in dem der Kaufmann, angenommen der Verkäufer, sich verpflichtet, die Ware bei dem von X benannten Spediteur für X, den Käufer, abzuliefern. Oder der Vertrag enthält solche Bestimmungen nicht, der Verkäufer wählt eigenmächtig seinen Spediteur, sendet diesem die Ware mit der obengenannten Weisung und macht hiervon dem Käufer X Meldung mit der Aufforderung, seinerseits über die Ware zu verfügen.

Im ersteren Falle bildet die Weisung an den Spediteur, die Ware zur Verfügung von X zu halten, keine besondere, auf Einleitung eines Kontraktverhältnisses mit dem Spediteur gerichtete Willenserklärung. Der Verkäufer will dadurch, daß er die Ware an den von X benannten Spediteur für X abliefert, nur seiner Lieferungsverpflichtung X gegenüber nachkommen, ohne sich dadurch, daß er die Ware an den Spediteur liefert, Rechte an der Ware zu reservieren. Die Ablieferung an den

---

[39a]) Die Frage, ob hier ein Vertrag zugunsten Dritter vorliegt, mag ausscheiden; vgl. dazu Hans. GZ. 1899 S. 8, ebendort Nr. 47; Lehmann-Ring S. 271. Denn es kommt uns nicht darauf an, festzustellen, welche Rechte X durch diese Anweisung des Versenders erhält, sondern ob und welcher kontraktlicher nexus zwischen Versender und Spediteur geschaffen wird.

Spediteur ersetzt in diesem Falle die Ablieferung an den Käufer X. Der Spediteur erwirbt sofort für X Besitz.[40]) Ein Vertragsverhältnis, insbesondere ein Speditionsvertrag, kommt infolgedessen zwischen dem Verkäufer und dem Spediteur nicht zustande. Ein Widerruf ist daher mangels Vorliegens eines Kontraktes, ja selbst eines Auftragsverhältnisses, nicht gegeben.[41]) Mit dem Augenblicke, wo dem Spediteur die Ware zugeht, ist der Verkäufer der Gewalt über die Ware verlustig.[42])

Zu einem anderen Resultate gelangen wir in dem zweiten Falle. Hier ist der Spediteur nicht von vornherein Empfangsbevollmächtigter für den Käufer. Der Käufer hat von der Versendung der Ware an den betreffenden Spediteur keine Kenntnis und steht zu ihm in keiner Beziehung. Der Spediteur wird also zunächst Vertragsgegner des Verkäufers, von dem er die Waren erhält.

Jedoch liegt auch hier ein reiner Speditionsvertrag zwischen Verkäufer und Spediteur nicht vor. Der Verkäufer bezweckt nicht die Versendung der Ware, sondern der Spediteur soll die Ware nur so lange im Gewahrsam halten, bis der Käufer einen Speditionsvertrag mit dem Spediteur abschließt. Dominus dieses Speditionsvertrages will und kann der Verkäufer nicht sein. Es liegt deshalb nahe, einen Lagervertrag anzunehmen.

Jedoch spricht u. E. gegen die Annahme eines reinen Lagervertrages der ganze Zweck dieses Vertrages: Der Verkäufer will gar nicht mit dem Spediteur einen Lagervertrag schließen; dieser soll nicht für ihn oder für einen anderen die Waren auf Lager nehmen, wie denn der Verkäufer auch nicht gewillt sein wird,

[40]) vgl. Leonhard S. 2ff.; Cosack II S. 120 III; Regelsberger S. 44, 425; Planck § 929, 2, 6; Hans. GZ. 1904 Bbl. S. 17.

[41]) Hans. GZ. 1903 S. 136.

[42]) Burchard S. 169.

Lagergeld zu zahlen, sondern der Spediteur soll mit X, dem Käufer, einen Speditionsvertrag schließen. Der Vertrag zwischen Verkäufer und Spediteur bezweckt demnach in erster Linie, einen Speditionsvertrag zwischen Spediteur und Käufer herbeizuführen. Aus diesem Grunde hat sich auch das Hans. Oberlandesgericht für die Annahme einer Art von Speditionsauftrag ausgesprochen, der einen reinen Speditionsvertrag herbeiführen will.[43]) Dagegen hat sonst die Praxis und auch die Wissenschaft einen solchen Vertrag für eine Art Lagervertrag oder eine Art Auftragsverhältnis angenommen.[44])

Der Ansicht, die Auftragsverhältnis eigener Art annimmt, wollen wir uns anschließen. Der Verkäufer erteilt durch seine Weisung, die Ware zur Verfügung des Käufers zu halten, dem Spediteur den Auftrag, diese Weisung auszuführen, und durch Annahme dieser Weisung wird der Spediteur zur Befolgung verpflichtet, ohne dafür vom Verkäufer nach Verkehrsauffassung eine Gebühr, ein Entgelt — falls nicht etwa ausdrücklich anders vereinbart[45]) — fordern zu können. Der Auftrag wird ausgeführt durch den Spediteur dadurch, daß der Spediteur sich mit dem Käufer in Verbindung setzt und mit ihm einen Vertrag schließt (entweder auf Spedition oder auf Auslieferung der Ware). Beendet ist der Auftrag, sobald ein solcher Vertrag zustande gekommen ist.

Der Auftrag ist nach § 671 BGB. vom Verkäufer, dem Auftraggeber, jederzeit widerruflich, d. h. solange das Auftragsverhältnis besteht. In unserem Falle muß deshalb zur Be-

---

[43]) Hans. GZ. 1899 S. 6.

[44]) RG. Bd. 14 S. 152, Bd. 60 S. 47; Makower II S. 1425; Lutz S. 1216.

[45]) In diesem Falle wäre eine Art Dienstvertrag anzunehmen, der, wie der Speditionsvertrag, ein Dienstvertrag höherer Art wäre.

antwortung der Frage, wie lange der Verkäufer seine dem Spediteur erteilte Weisung widerrufen kann, daran festgehalten werden, was wir soeben festgestellt haben: nämlich, daß das Auftragsverhältnis beendet ist, sobald zwischen Spediteur und Käufer ein Vertrag hinsichtlich der Ware zustande gekommen ist.

Der Verkäufer kann also widerrufen einmal, solange der Spediteur sich noch nicht mit dem Käufer in Verbindung gesetzt hat. Ferner auch dann noch, wenn der Spediteur dem Käufer bereits geschrieben hat, daß die betreffenden Waren bei ihm zur Verfügung des Käufers lagerten. Erst wenn der Käufer eine Verfügung getroffen hat und diese vom Spediteur entweder ausdrücklich oder stillschweigend nach § 362 HGB., falls der Spediteur sich zur Besorgung der Spedition erboten hatte, angenommen ist, erlischt das Widerrufsrecht. Lehnt jedoch der Spediteur den Auftrag des Käufers sofort als unausführbar oder dergleichen ab, so besteht auch dann noch kein Vertrag zwischen Käufer und Spediteur; der Auftrag des Verkäufers ist noch nicht erledigt, der Verkäufer kann noch frei widerrufen. Es erlischt also das Widerrufsrecht nicht mit der bloßen Tatsache der eingetretenen Verfügung des Käufers, sondern erst mit dem Moment der Bereiterklärung des Spediteurs zur Befolgung der Dispositionen des Käufers, bezw. zur Auslieferung der Ware an diesen.[46]) Und damit kommen wir auf unsere oben für den Widerruf eines Speditionsgeschäftes überhaupt gegebene Definition zurück: Der Widerruf ist, mit anderen Worten gesagt, nur so lange zulässig, wie dem Spediteur die Befolgung dieses Widerrufs möglich ist ohne Verletzung einer von ihm gegenüber dem Empfänger befugterweise übernommenen vertragsmäßigen Verpflichtung.

[46]) RG. Bd. 14 S. 152; ROHG. Bd. 20 S. 195; Hans. GZ. 1899 S. 6; Staub II § 408, 14; Makower II S. 1431; Lehmann-Ring II S. 276.

Komplizierter wird die Entscheidung im folgenden Falle: Der Verkäufer einer Ware, die er selbst wieder von einem auswärts wohnenden Lieferanten bezieht, teilt dem Käufer mit, daß diese Ware von ihm an einen Spediteur zur Verfügung des Käufers gesandt werden werde. Ferner teilt der Verkäufer dem Spediteur mit, daß die demnächst von dem Lieferanten bei dem Spediteur zur Verfügung des Verkäufers eintreffende Ware — eine solche Verabredung hat der Verkäufer mit seinem Lieferanten aus praktischen Gründen getroffen — zur Verfügung des Käufers stehen solle. Die Ware wird genau nach der Marke bezeichnet. Bevor die Ware beim Spediteur eintrifft, setzt der Käufer sich mit dem Spediteur in Verbindung und schließt hinsichtlich der zu erwartenden Ware einen Speditionsvertrag ab.

Alsdann sendet der Lieferant die Ware mit der bezeichneten Marke an den Spediteur und beauftragt diesen, die Ware zur Verfügung des Verkäufers zu halten. Hiermit kommt der Lieferant, wie wir zu Beginn dieses Paragraphen gezeigt haben, lediglich seiner Lieferungsverpflichtung nach; in ein kontraktliches Verhältnis zum Spediteur tritt der Lieferant aus den oben geschilderten Gründen nicht.

Dagegen liegt ein Auftragsverhältnis der oben beschriebenen Art zwischen Verkäufer und Spediteur vor. Dieses ist jedoch erledigt durch den vom Spediteur befugtermaßen mit dem Käufer geschlossenen Speditionsvertrag, und zwar schon *vor* Eintreffen der Ware beim Spediteur. Der Verkäufer kann seinen Auftrag an den Spediteur, die Ware zur Verfügung des Käufers zu halten, nicht widerrufen, und der Umstand, daß die Ware erst später in die Hände des Spediteurs gerät, ändert nichts an der Rechtslage.[47]) Allerdings kann der Verkäufer sich in

[47]) Burchard S. 169; Hans. GZ. 1889 S. 13, 1899 S. 6; Voigt IV 407; ROHG. Bd. 20 S. 195.

diesem Falle dadurch helfen, daß er den Lieferanten anweist, die Ware, bevor sie in die Gewalt des Spediteurs kommt, anzuhalten. Ist sie aber einmal beim Spediteur angelangt, so kann der Verkäufer eine Verfügung über die Ware durch Widerruf oder dergleichen nicht mehr ausüben.

Anders läge der Fall, wenn die Identität der Ware nicht einheitlich feststeht, wie in dem eben geschilderten Falle.

Angenommen, der Lieferant bezeichne aus Irrtum oder aus sonstigen Gründen die Ware, die er dem Spediteur zur Verfügung des Verkäufers sendet, mit einer anderen Marke, als wie sie vom Verkäufer und Käufer dem Spediteur benannt worden ist. Trifft nun diese Ware bei dem Spediteur ein, so kann er nicht wissen, ob dieses die Ware ist, über die der Verkäufer und alsdann der Käufer bereits verfügt haben. Es ist ja sehr wohl möglich, daß der Lieferant mehrere Warenpartien für den Verkäufer zu liefern hat. In diesem Falle kann der Verkäufer frei über die Ware verfügen so lange, bis der Spediteur von dem Verkäufer erfährt, daß die bei ihm lagernde Ware diejenige ist, über die der Verkäufer und nach ihm der Käufer bereits vor Eintreffen der Ware verfügt haben, oder bis etwa der Lieferant seinen Irrtum dadurch gut macht, daß er den Spediteur mit der Ummarkung der Ware beauftragt. Denn da im Warenverkehr die Marke der Ware die Identität der Ware feststellt, hier aber zwei Marken vorliegen, so beziehen sich die Geschäfte, die über die eine Marke geschlossen sind, nicht ebenfalls sofort auf die andere Marke, es sei denn, daß von kompetenter Seite zum Ausdruck gebracht wird, daß beide Marken dieselbe Ware bezeichnen.

Damit also die oben geschilderten rechtlichen Vorgänge, nämlich das Erlöschen der Auftragsverhältnisse und das alleinige Bestehenbleiben des Speditionsvertrages, sich in der Person des

Spediteurs vollziehen können, ist es weiter erforderlich, daß an der Identität der Ware kein Zweifel besteht.

Die angeführten Beispiele haben somit gezeigt, daß die Frage, wie lange jemand durch Widerruf die Verfügung über eine Ware sich reservieren kann, die er zur Verfügung einer anderen Person bei einem Spediteur gestellt hat, nur zu beantworten ist nach genauer Prüfung der tatsächlichen Verhältnisse. Erst wenn diese einwandsfrei festgestellt sind, läßt sich an Hand der oben gegebenen Regel die Entscheidung treffen.[48])

§ 8.

b) Der Widerruf selber.

Der Widerruf eines Speditionsgeschäftes ist, wie wir oben im § 3 gesehen haben, rechtlich eine Kündigung eines Dienstvertrages. Es ist also ein einseitiges, aber empfangsbedürftiges Rechtsgeschäft. Der Widerruf wird demnach ausgeübt durch einfache, formlose Erklärung des Versenders, die dem Spediteur zugegangen sein muß, bevor sie in Wirksamkeit tritt. Da der Widerruf an eine Frist nicht gebunden ist (§§ 626, 627 BGB.), so treten die Wirkungen des Widerrufs sofort ein, sobald er dem Spediteur zugegangen ist. Er ist also mit diesem Zeitpunkte, und zwar ohne daß der Spediteur ihn anzunehmen braucht oder ihn abweisen kann, rechtsverbindlich.

Wie der Widerruf durch formlose Erklärung ausgeübt werden kann, so kann er es auch durch Erhebung der Klage,

[48]) vgl. Urteil d. LG. Hamburg, K. f. H. VIII v. 15. 2. 1904 (A.-Z. II. VIII 393/03) sowie das dieses Urteil aufhebende Urteil des Hans. OLG. v. 4. 7. 1904 (A.-Z. Bf. IV 137/44) in Sachen Carstens gegen Auerbach (nicht veröffentlicht).

die beispielsweise gerichtet sein wird auf Herausgabe der Ware, Anhaltung der Ware durch Anweisung an den Frachtführer usw.

Die Beweislast im Prozesse, der zwischen Versender und Spediteur über Folgen eines Widerrufs geführt wird, verteilt sich dermaßen, daß der Versender zu beweisen haben wird, daß er widerrufen hat, alsdann der Spediteur, daß ihm die Befolgung des Widerrufs nicht möglich gewesen ist.

c) Die Folgen des Widerrufs.

§ 9.

1. Auf seiten des Versenders.

Bei Betrachtung der Folgen, die der Widerruf eines Speditionsgeschäfts zeitigt, ist zunächst darauf zu achten, daß der Widerruf eine Kündigung im Gegensatz zum Rücktritt ist. Denn während bei einem Rücktritt die Parteien den alten Zustand wiederherzustellen und dasjenige, was sie aus dem Vertrage erlangt, sich zurückzugewähren haben,[49]) bewirkt die Kündigung lediglich, daß unter Aufhebung der Vertragsverhältnisse die aus dem Vertrage in dessen Ausführung gewonnenen und noch unbefriedigten Forderungen der Parteien bestehen bleiben, dagegen die Weitergewinnung von Rechten für die Zukunft aufhört. Es ist daher festzustellen, welche Forderungen aus dem Vertrage der Parteien bei Eintritt des Widerrufs zustehen, ferner aber auch, welche Verhältnisse durch das Fortfallen des Kontraktverhältnisses selbst geschaffen werden.

Auf seiten eines widerrufenden Versenders bestehen in der Regel Forderungen, die aus dem Vertrage gewonnen und noch nicht befriedigt worden sind, nicht. Denn die Rechte, die

[49]) BGB. §§ 346 ff.

der Versender aus dem Speditionsvertrage gewinnt, sind lediglich Rechte auf Leistung von Diensten, die den Gegenstand des Vertrags bilden. Diese Rechte entfallen mit dem Fortfall des Vertragsverhältnisses: es sind keine Forderungsrechte, die infolge des Vertragsverhältnisses in dessen Ausführung gewonnen werden.

Dagegen erwirbt der Versender durch den Fortfall des Kontraktes selbst ein neues Recht; nämlich das Recht, von dem Spediteur die Herausgabe des Gutes zu verlangen. Auf Grund von § 812 BGB. besteht auf seiten des Spediteurs nach erfolgtem Widerruf des Speditionsauftrags die Verpflichtung das Gut an den Versender herauszugeben. Der Spediteur hat das Gut erlangt durch die Leistung des Versenders (oder in sonstiger Weise auf dessen Kosten) auf Grund des Speditionsvertrags. Dieser Speditionsvertrag, der rechtliche Grund des Erlangens, ist später weggefallen.

Diese Pflicht des Spediteurs besteht nunmehr nach § 818, 2 BGB. nur so lange, wie der Spediteur dem Versender gegenüber „bereichert" ist. Bereichert ist der Spediteur zweifellos so lange, wie das Gut bei ihm lagert; ferner auch, solange er darüber, insbesondere durch Beeinflussung des Frachtvertrags nach § 433 HGB. verfügen kann. Erst wenn dieses Verfügungsrecht erlischt, liegt eine Bereicherung nicht mehr vor. Auf diese Art und Weise läßt sich juristisch die Verpflichtung des Spediteurs erklären, sofort nach Eintreffen des Widerrufs den Frachtvertrag aufzuheben; da er nach Eintreffen des Widerrufs die Ware herausgeben muß, so muß er sofort alles tun, um diese Verpflichtung zu erledigen, also die Ware anhalten und sie dadurch auslieferungsfähig machen.

Dagegen ist der Spediteur dem Versender gegenüber nicht mehr bereichert, sobald er in befugter Auslegung des Willens

des Versenders mit dem Empfänger kontrahiert hat. Denn alsdann geht, wie wir oben gezeigt haben, der mit dem Empfänger geschlossene Vertrag dem Speditionsvertrag mit dem Versender, soweit dieser nicht überhaupt erledigt ist, vor. Auf diese Frage ist hier nicht weiter einzugehen, da wir von den Folgen des Widerrufs sprechen und der Widerruf, wie ebenfalls oben gezeigt ist, durch die befugte Kontrahierung des Spediteurs mit dem Empfänger ausgeschlossen wird.

Als ein ferneres, aus dem Widerruf selber sich ergebendes Recht des Versenders muß angeführt werden, daß der Versender befugt ist, Schadensersatz vom Spediteur zu verlangen, falls dieser einen berechtigten, ihm zugegangenen Widerruf nicht befolgt, sondern nach dem Widerruf mit dem Empfänger paktiert. Das Gut selbst wird in solchem Falle der Versender nicht wiedererlangen, doch kann er sich wegen des Schadensersatzes an den Spediteur halten.[50])

Endlich sei bemerkt, daß es natürlicherweise dem Versender freisteht, anstatt die Auslieferung des Gutes zu fordern, einen neuen Speditionsvertrag mit dem Spediteur zu schließen. Allerdings braucht der Spediteur sich hierauf nicht einzulassen, sondern kann nach Ablehnung des neuen Auftrags sich durch Auslieferung des Gutes befreien.

§ 10.

2. Auf seiten des Spediteurs.

Im Gegensatze zum Versender erwirbt der Spediteur in Ausführung des Vertragsverhältnisses aus diesem Rechte gegen den Versender, und zwar in erster Linie den Anspruch auf

[50]) Hans. GZ. 1903 S. 60, 1904 S. 17.

Entgelt für die Dienste, die er dem Versender leistet. Diese Rechte werden durch Aufhebung des Kontrakts nicht hinfällig, sondern bleiben bestehen, während neue Rechte derselben Art nicht mehr erworben werden können.

Der Entgelt für Leistung der Dienste ist die Provision. Diese ist nach § 409 HGB. verdient, sobald das Gut dem Frachtführer oder dem Verfrachter zur Beförderung übergeben ist.[51] Solange also das Gut noch bei dem Spediteur lagert, ist die Provision nicht verdient. Trifft mithin der Widerruf vor Übergabe des Gutes an Frachtführer oder Verfrachter ein, so steht dem Spediteur ein Anspruch auf die Provision nicht zu[52] (vgl. oben die Scheidung zwischen Widerruf im engeren und im weiteren Sinne). Auch beim Selbsteintritt des Spediteurs nach § 412 HGB. steht dem Spediteur ein Anspruch auf die Provision nicht zu, wenn der Auftrag widerrufen wird, solange das Gut sich noch beim Spediteur befindet, sich noch nicht auf die Reise gemacht hat.[53] Dagegen behält der Spediteur, falls der Widerruf nach der Selbsteintrittserklärung ihm zugeht, den Anspruch auf die Fracht nach § 649 BGB.,[54] allerdings mit der in diesem Paragraph enthaltenen Maßgabe, daß er sich dasjenige anrechnen lassen muß, was er infolge der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder zu erwerben böswillig unterläßt. Die bei Speditionsgeschäften

[51] § 408 HGB..

[52] So die herrschende Meinung; vgl. Staub 49, 2; Makower § 409 Ia, 2; Düringer-Hachenburg eod. IIc; a. A. Lehmann-Ring § 409 Nr. 2, der auch von einer ortsüblichen Auslieferungsprovision spricht.

[53] Staub §§ 409, 3, 407, 19; Makower eod. Ia, 3.

[54] Staub § 412, 3.

regelmäßig vorkommenden Kosten (§ 409 HGB.) kann er dagegen nicht ohne weiteres verlangen. Es braucht endlich nicht hervorgehoben zu werden, daß, wenn der Spediteur auf Grund von § 413 HGB. in die Stellung des Frachtführers gerückt ist, ihm ein Anspruch auf Provision überhaupt nicht zukommt. Wird in diesem Falle widerrufen, so bestimmen sich die Folgen des Widerrufs sinngemäß nach den bei dem Frachtgeschäft im Handelsgesetzbuch gegebenen Vorschriften.[55])

Hat der Spediteur den Widerruf verschuldet durch sein Verhalten, so steht ihm nach führender Ansicht ein Anspruch auf Vergütung nicht zu.[56])

Des weiteren behält der Spediteur seinen Anspruch auf Ersatz seiner Auslagen und Aufwendungen, soweit diese für erforderlich gehalten werden konnten. Dieses Recht des Spediteurs ergibt sich aus § 670 BGB., auf den der auf den Speditionsvertrag zur Anwendung gelangende § 675 BGB. verweist. Diese Ansprüche stehen dem Spediteur in jedem Falle zu, auch dann, wenn er den Widerruf verschuldet hat.[57])

Während der Kommissionär nach § 396 HGB. im Falle, daß das Geschäft nicht zur Ausführung kommt, einen Anspruch auf eine Auslieferungsprovision hat, sofern eine solche ortsgebräuchlich ist, steht dem Spediteur ein solcher Anspruch bei Widerruf des Auftrages nicht zu. Denn der § 396 HGB. wird im § 407 HGB. nicht in Bezug genommen. Dasselbe gilt von der weiteren Bestimmung des § 396 HGB., daß nämlich der Kommissionär die Provision fordern kann, wenn die Aus-

[55]) § 433 Satz 2 HGB.

[56]) § 628 BGB.; vgl. Staub § 383, 23; Düringer-Hachenburg S. 447.

[57]) Ebendort.

führung des von ihm abgeschlossenen Geschäftes nur aus einem in der Person des Kommittenten liegenden Grunde unterblieben ist. Ein solcher Provisionsanspruch steht dem Spediteur nicht zu. Dagegen wird er gegebenenfalls berechtigt sein, Schadensersatzforderungen gegen den Versender geltend zu machen, falls es aus den näheren Umständen hervorgeht oder sich sonstwie erweisen läßt, daß der Versender nur um deswillen widerrufen hat, um den Spediteur einen Schaden zuzufügen oder um ihn um die Provision zu bringen. Der Schaden könnte einerseits in den Verlust der Provision zu erblicken sein, andererseits in der vergeblich geleisteten Arbeit.

Hat der Versender vorschußweise Provision oder dergl. gezahlt, so kann er sie nicht zurückfordern, vielmehr darf der Spediteur sie behalten, wenn die Spedition des Gutes von Anfang an unmöglich war und der Versender dies gewußt hat, oder wenn der Versender die Spedition wider Treu und Glauben verhindert hat.[58])

Endlich kann der Spediteur Befreiung vom Vertrage mit dem Frachtführer oder Verfrachter verlangen, d. h. er kann vom Spediteur fordern, daß dieser den Frachtführer oder Verfrachter hinsichtlich ihrer an den Spediteur als dominus des Frachtvertrages gerichteten Ansprüche wegen Aufhebung oder Unterbrechung des Frachtvertrages befriedige. So hat der Versender insbesondere die Reufracht zu bezahlen und den Spediteur in dieser Hinsicht schadlos zu halten; ferner die Mehrkosten zu erstatten, die nach § 433 2. Halbsatz entstehen. Der Frachtführer ist nunmehr nur verpflichtet, das Gut an demjenigen Orte zurückzugeben, an dem es sich zur Zeit des Widerrufs des Frachtvertrages befindet. Falls es sich nicht um eine Eisenbahn

[58]) § 815 BGB.

handelt, kann der Rücktransport an den Absendungsort von ihm nicht verlangt werden.[59]) Übernimmt der Spediteur das Gut an dem Auslieferungsorte und stellt es dem Versender auf dessen Wunsch zurück, so kann er auch Ersatz der Beförderungskosten und nach Verabredung hierfür eine besondere Provision fordern.

Endlich ist der Spediteur verpflichtet, die Rechte, die auf seiten des Versenders durch den Widerruf entstehen und die oben im § 9 geschildert sind, zu befolgen.

Es sei hierbei darauf hingewiesen, daß der Spediteur für die Fehler, die sein Frachtführer begeht, falls ihm nicht eine culpa in eligendo nach § 408 HGB. trifft, nicht haftet.[60]) Befolgt daher der Spediteur den Widerruf und löst das Frachtgeschäft auf, geht der Frachtführer hierauf aber nicht ein, so kann sich der Versender nur nach Abtretung der Rechte des Spediteurs an ihn an den Frachtführer halten. Befolgt dagegen der Spediteur den Widerruf nicht, weil er angenommen hat, die Auflösung des Frachtvertrages sei nicht mehr möglich, und stellt sich diese Annahme als irrig heraus, so kann der Spediteur sich nur dann entschuldigen, wenn er nachweist, daß er mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes gehandelt habe, daß die Auflösung des Frachtvertrages nur auf Grund außerordentlicher Umstände möglich gewesen sei.[61])

Für seine Ansprüche gegen den Versender steht dem Spediteur nach § 410 HGB. ein besonderes Pfandrecht zu.

---

[59]) ROHG. Bd. 16 S. 199; § 453 HGB.

[60]) Staub § 408 Anm. 5.

[61]) Burchard S. 173 und die dort zit. Entscheidung; ferner dazu Meyer S. 24.

Dritter Abschnitt.

§ 11.

Schluß.

Wie wir oben gesehen haben, ist die Möglichkeit bezw. der praktische Erfolg des Widerrufs abhängig von einer Reihe von Umständen, deren Eintreten gerade demjenigen, der das größte Interesse an ihrer Kenntnis haben kann, nämlich dem Versender, unbekannt bleibt. Ein Versender weiß in der Regel nicht, ob in dem Augenblick, wo er sich zum Widerruf entschließt, die Ware nicht schon dem Empfänger ausgeliefert ist, ob nicht der Spediteur mit dem Empfänger bereits befugterweise über Auslieferung paktiert hat, ob nicht Konnossement oder Ladeschein dem Empfänger schon ausgeliefert sind. Es hat sich daher im geschäftlichen Leben in solchen Fällen, wo ein Kredit dem Empfänger nicht gewährt werden soll, es vielmehr dem Versender auf Barzahlung ankommt, bei einer gewöhnlichen Versendung zu Lande die Gewohnheit herausgebildet, die Ware unter Nachnahme zu versenden. Hier braucht der Versender bei Verschlechterung der Vermögensverhältnisse des Empfängers nicht zu widerrufen, sondern kann ganz sorglos sein, da ohne Barzahlung der Frachtführer das Gut dem Empfänger nicht ausliefern darf.

In den Fällen, wo ein Ladeschein oder ein Konnossement auszustellen sein wird, umgeht der praktische Kaufmann die Schwierigkeit des Widerrufs, daß er in den mit dem kreditunwürdigen Empfänger geschlossenen Vertrag, auf Grund dessen er die Ware liefert, die Klausel aufnimmt: „Kasse gegen Dokumente“. Von dieser Klausel setzt er den Spediteur in Kenntnis.

Dieser ist alsdann verpflichtet, die Dokumente nicht direkt per Post dem Empfänger zu senden, sondern sie dem Empfänger an dessen Wohnort durch eine Bank oder einen Vertrauensmann präsentieren zu lassen. Erfolgt alsdann nicht die erforderliche Zahlung, so erlangt der Empfänger nicht den Besitz der Dokumente, also auch nicht das Eigentum an der Ware.

Hieran ändert auch nichts der Fall, wenn der Spediteur befugterweise mit dem Empfänger Vertragsabreden geschlossen hat. Diese sind natürlich stillschweigend unter der Bedingung der Zahlungsleistung, der Erfüllung der Vertragsklausel erfolgt, so daß bei Nichterfüllung dieser Bedingung die Vertragsabreden des Spediteurs mit dem Empfänger hinfällig werden.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.